

Document: 830-380/014

**27th ANNUAL CONFERENCE OF THE COUNCIL OF MINISTERS
RESPONSIBLE FOR TRANSPORTATION AND HIGHWAY SAFETY**

**Brief
Submitted to the
Royal Commission on National Passenger Transportation**

Yukon

**St. John's, Newfoundland
September 27, 1990**

91-05304/

8.1

BRIEF
SUBMITTED TO THE
ROYAL COMMISSION ON NATIONAL PASSENGER TRANSPORTATION

BY
THE GOVERNMENT OF THE YUKON

WHITEHORSE, YUKON

note: oral presentation of this Brief will be made at the Public Hearing in
Whitehorse on 29 August 1990.

SUMMARY

The Yukon has a high ratio of national and international passenger movement per capita and the modal split is 84 percent highway, 16 percent air transportation. It is expected that this modal split will continue well into the year 2000 and beyond.

With respect to surface transportation the Alaska Highway is the Yukon's lifeline to the rest of Canada and as such its importance was recognized by its inclusion in the National Highway System. Alaska Highway is a federal responsibility, and due to decreased funding in recent years the condition of the highway has deteriorated to a level that is threatening the potential safety of the travelling public and the economic well being of the Territory. There is, therefore, an urgent and critical need to bring the Alaska Highway up to recognized modern standards. The estimated cost of reconstruction is in the order of \$660 million. A firm commitment is needed from the Federal Government for upgrading the Alaska Highway over a specified period of time.

Efficient air transportation at competitive rates remains a key component of passenger transportation serving the Yukon. The Yukon is sensitive both to the benefits of competition relative to lower fares and increased service and the risks associated with unrestrained competition that is not supported by sufficient passenger loadings.

The people of the Yukon feel that both inter-territorial and intra-territorial air transportation are expensive. A recent air marketing study indicated that over one third of the households surveyed cited high price of fares as the reason for not travelling by air.

One of the factors which will exacerbate the already high cost of travel in the Yukon is the proposed Federal Goods and Services Tax. The Federal Goods and Services Tax could act as a tax on distance for both freight and passenger service and thereby worsen the presently existing problems of remoteness.

Regarding passenger transportation service to remote communities, it is believed that financing of this service will require government subsidies for infrastructure construction and operation for the foreseeable future.

A thorough analysis of public expenditures on national transportation infrastructure and operational subsidies for all modes as well as an analysis of revenues from passenger transportation is needed to form the basis for national policy for passenger transportation for Canada.

The Government of the Yukon wishes, by way of this Brief to communicate its concerns to the Royal Commission on National Passenger Transportation with respect to the national passenger transportation system and the needs of the Yukon.

The Yukon's experience with mass passenger transportation goes back to the 19th century. In the Gold Rush days, more particularly at the beginning of this century, a truly multi-modal transportation system, involving marine, rail, rivers and roads provided the means for movement of persons and goods from tide water ports to a world of jagged mountains and plunging river valleys. Whitehorse owes its existence to the fact that the Whitehorse rapids in the Yukon River prevented the river boats from travelling further upriver and hence the famous White Pass and Yukon Route northern railway terminus was located at the Whitehorse shipyards.

Today, almost a century later, passenger transportation remains an important element in the Yukon's economy. Over a third of a million passengers enter the Yukon every year. Of these travellers, 84 percent use highways and the remaining 16 percent use air transportation. We expect this modal split will continue for a foreseeable future well into the year 2000 and beyond. Considering the Yukon's relatively small population of 30,000 people, the per capita passenger movement is very large and represents a significant activity that is vitally important to our tourism and mining industries.

The Yukon has a relatively well established network of highway and air transportation infrastructure and one of the highest per capita lengths of maintained highway in Canada. With the exception of Old Crow, all other Yukon communities are accessible by highway. This extensive network provides the only highway access to the State of Alaska via the Alaska Highway and to the north Mackenzie River Basin and the Beaufort Sea via the Klondike Highway and the Dempster Highway (which is the only public highway in North America to cross the Arctic Circle). The national and international importance of these highways is clear when consideration is given to the Canada-United States Agreement to construct the Alaska Highway in 1942 and the resource rich Mackenzie Delta and offshore oil and gas that will be directed to both Canadian and United States markets.

Through the National Highway Policy Study which was approved by the Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety, 1093 kilometres of two-lane highway was included in the National Highway System: 958 kilometres of this National Highway is comprised of the Alaska Highway located in the Yukon. The 992 kilometres Klondike-Dempster link to the Mackenzie Delta is included in the Resource Roads Category which identifies routes that are prime candidates for any future expansion of the National Highway System. (It is our understanding that Phase I and Phase II reports prepared by the National Highway Policy Steering Committee have been submitted to the Royal Commission on National Passenger Transportation by the Roads and Transportation Association of Canada).

Since the Yukon has no other surface transportation alternative available, the Alaska Highway will continue to be the Yukon's lifeline to the rest of Canada. The Alaska Highway is a direct responsibility of the Federal Government, with capital and operation and maintenance funding provided by Public Works Canada. Overall funding for the Yukon section of this important highway, however, has decreased significantly in the period since 1985 as shown in the Table that has been provided with this Brief. As a result, the condition of the highway has now deteriorated in some sections to a level that threatens the potential safety of the travelling public and the economic health of the Territory. There is therefore an urgent and critical need to bring the Alaska Highway up to recognized modern standards. The map that has been tabled shows the condition of the Alaska Highway along its length through British Columbia and the Yukon. You will note that over 54 percent of the highway is still in need of reconstruction of the base itself and 1500 kilometres of highway require asphaltic concrete pavement. A major effort will be required to complete this work in a reasonable period of time.

The projected expenditures to bring the Yukon section of the Alaska Highway to the recognized standard is in the order of \$365 million (in 1989 dollars). In addition, the British Columbia sections of the Alaska Highway must also be upgraded at an estimated cost of \$295 million.

A firm commitment is needed from the Federal Government for upgrading the Alaska Highway both in the Yukon and in British Columbia over a reasonable time frame. This will ensure that this most important method of passenger

and freight transportation for the entire north is brought up to modern standards in order that safe, reliable and efficient movement of persons and goods can continue and can contribute to the Yukon's economic growth.

With regard to inter-city bus services, the Yukon currently has limited scheduled motorcoach services. Nevertheless there are a large number of private bus tours operating throughout the Yukon during the tourist season. Encouragement for improved service for the scheduled and tourist services would be most beneficial in the form of providing an upgraded highway system which can reduce the operational costs and improve speed and reliability for this portion of the passenger transportation industry.

The only railroad (White Pass and Yukon Route) in the Yukon shut down in 1982 when its major freight customer ceased operation. While the main reason for the existence of the rail service was for freight movement there were thousands of passengers carried on Whitehorse-Skagway route each year. Because this is a unique narrow gage railway operation (the last one in Canada) through spectacular scenery, there is significant potential for continuing development of the tourism industry in the Yukon. Currently the White Pass Transportation Limited is operating the railway from Skagway into British Columbia for scenic tours. In 1989 over 70,000 passengers rode the train on the Skagway-British Columbia route. Extension of this service into the Yukon would accrue benefits to the Yukon. The importance of these types of tourist oriented use of passenger transportation should not be underestimated in the economic development of the regions of Canada.

Efficient air transportation at competitive rates remains a key component of passenger transportation serving the Yukon. However the Yukon is only too aware of its position at the end of a "spoke" in the national air transportation system. As a result the Yukon is sensitive both to the benefits of competition relative to lower fares and increased service and the risk of service and price dislocations from unrestrained competition that is not supported by sufficient passenger loadings. The entry of new carriers into the market place will contribute to the overall public interest only when there is a net increase in reliable air service provided after adjustments to the competition are made.

With respect to air transportation, a recent air marketing study by the Whitehorse Chamber of Commerce in conjunction with the Tourism Association of the Yukon, indicates that over one third of the households surveyed cited high price of fares as the reason for not travelling by air.

One of the factors which will exacerbate the already high cost of travel in peripheral regions of Canada, such as the Yukon is the proposed Federal Goods and Services Tax (GST). A good analysis of the implications of the proposed Federal Goods and Services Tax is provided in a report entitled "Transportation Implications of the Proposed Federal Goods and Services Tax", dated February, 1990. (It is our understanding that a copy of the Report was submitted to the Royal Commission on National Passenger Transportation by the Roads and Transportation Association of Canada). Detrimental effect of the GST particularly in peripheral regions will be felt with the retention of the Federal Excise Tax on motor fuel and of the Air Transportation Tax in the base price of air passenger fares, since this

will cause the GST to become a tax on distance. The major tax impact on air fares will come from the fact that GST does not have an upper limit.

In order for the national passenger transportation system to play the role of nation builder as a stimulator of economic growth and as a contributor to regional development an integrated inter-city passenger transportation system will need to be established.

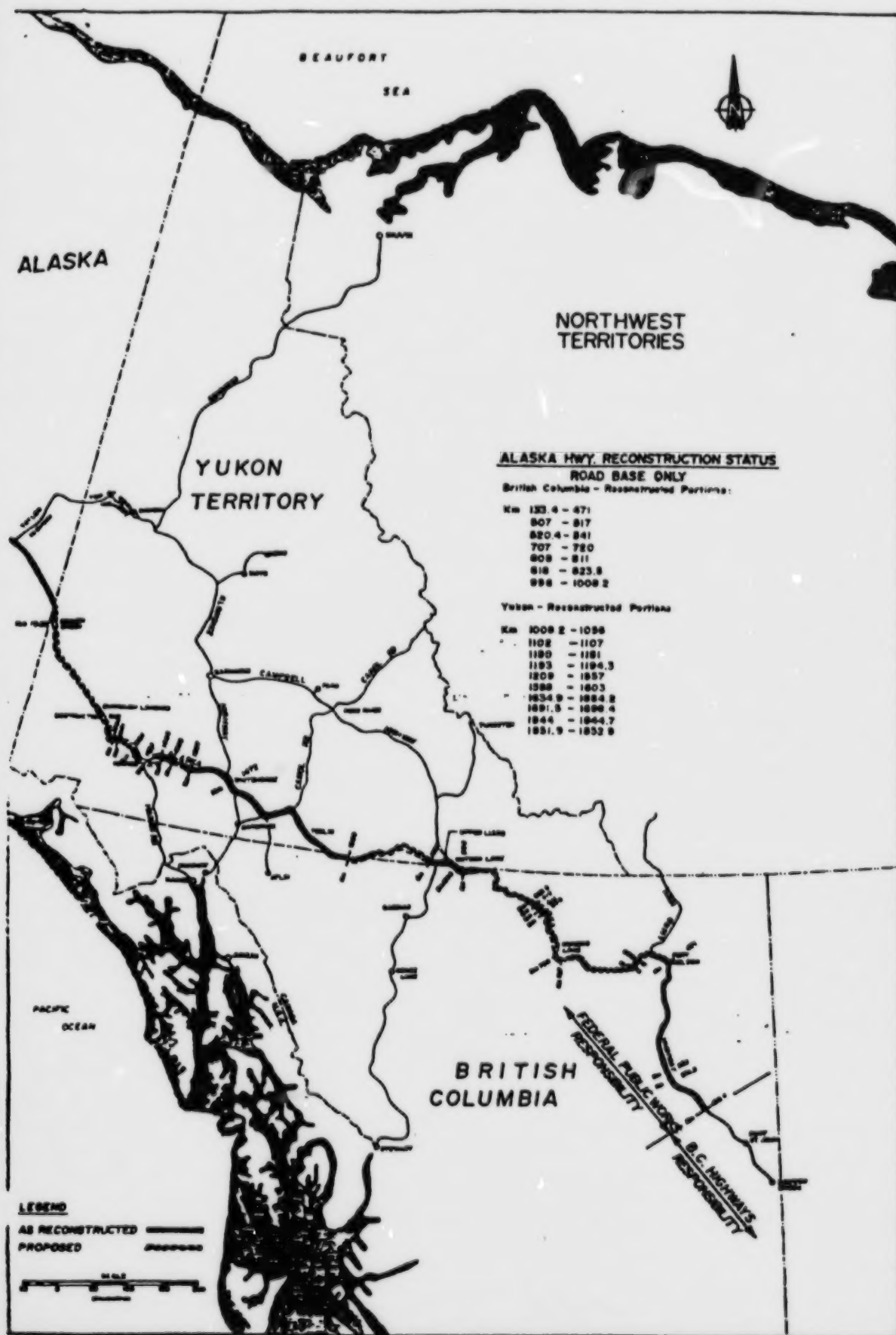
With respect to the financing of the national passenger transportation system, it needs to be recognized that financing of passenger transportation service to less developed regions of the country will require major government subsidies for the foreseeable future for capital, operation and maintenance costs of the infrastructure. However, in the broad national picture the question of "what should be the respective responsibilities of the various levels of government and the private sector for providing and maintaining the national passenger system?" can only be answered after a thorough analysis of public expenditures on existing transportation infrastructure and operational subsidies, as well as an analysis of revenues from passenger transportation in every region of Canada. Such an analysis will help to identify the deficiencies and the opportunities relating to the passenger transportation system and will form the basis for a national policy for passenger transportation for Canada for the 21st Century. The Yukon Government is willing to assist in whatever way it can in such an endeavour.

REFERENCES

1. Bureau of Statistics, Government of the Yukon, Statistical Review, fourth quarter 1989, April 1990.
2. Bureau of Statistics, Government of the Yukon, Yukon Visitor Exit Survey 1987, Part I: Visitors to the Yukon, Basic Information.
3. Yukon Chamber of Commerce, Air Service Marketing Study, March 1990.
4. Council of Deputy Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety, Transportation Implications of the Proposed Federal Goods And Services Tax, Canada, February, 1990.
5. National Highway Policy Steering Committee, National Highway Policy for Canada, Phase I Report, 1988, Roads and Transportation Association of Canada, Ottawa, Ontario, October, 1988.
6. National Highway Policy Steering Committee, National Highway Policy for Canada, Phase II Report, Roads and Transportation Association of Canada, Ottawa, Ontario, November 1989.

ALASKA HIGHWAY
CAPITAL EXPENDITURES

Year	Yukon		British Columbia	
	958 km	52%	875 km	48%
	\$000 Expenditure	% of Total	\$000 Expenditure	% of Total
1983/84	11,400	39	17,800	61
1984/85	14,200	52	13,000	48
1985/86	14,300	53	12,500	47
1986/87	6,300	49	6,500	51
1987/88	1,000	7	13,900	93
1988/89	1,800	12	13,800	88



Document: 830-380/014

Traduction du Secrétariat

**27^e CONFÉRENCE ANNUELLE DU CONSEIL DES MINISTRES
RESPONSABLES DES TRANSPORTS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Mémoire présenté à la
Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada

Yukon

St. John's (Terre-Neuve)
Le 27 septembre 1990

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA
COMMISSION ROYALE SUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS AU CANADA

PAR
LE GOUVERNEMENT DU YUKON

WHITEHORSE (YUKON)

Remarque: Ce mémoire sera présenté verbalement à l'audience
publique que tiendra la Commission à Whitehorse,
le 29 août 1990.

SOMMAIRE

Le taux de mouvements nationaux et internationaux de voyageurs par habitant est élevé au Yukon. Le transport routier représente 84 p. 100 de l'ensemble des déplacements dans le territoire et le transport aérien 16 p. 100. On prévoit que cet écart se maintiendra bien au delà de l'an 2000.

En ce qui concerne le transport de surface, la route de l'Alaska est le lien vital du Yukon avec le reste du Canada et son importance est telle qu'elle a été intégrée au réseau routier national. La route de l'Alaska relève de la compétence du gouvernement fédéral. À cause d'une réduction des niveaux de financement au cours des dernières années, l'état de la route s'est détérioré à tel point que la sécurité du public voyageur et le bien-être économique du territoire s'en trouvent menacés. Par conséquent, il est devenu urgent et essentiel de rétablir l'état de la route de l'Alaska afin de la rendre conforme aux normes établies. Les coûts de réfection de la route de l'Alaska ont été estimés à environ 660 millions de dollars. Le gouvernement fédéral doit s'engager résolument à remettre en état la route de l'Alaska dans un délai raisonnable.

La prestation de services efficaces de transport aérien à des tarifs concurrentiels demeure un facteur clé du transport des voyageurs au Yukon. Le Yukon reconnaît à la fois les avantages de la concurrence dans le contexte d'une réduction des tarifs et d'un accroissement des niveaux de service, et des risques associés à une concurrence libre qui n'est pas soutenue par des coefficients d'occupation suffisants.

La population du Yukon estime que les services de transport aérien, tant interterritoriaux qu'intraterritoriaux, sont très coûteux. Selon les résultats d'une récente étude de commercialisation, plus d'un tiers des personnes interrogées ont dit ne pas voyager par avion à cause des prix trop élevés du transport aérien.

La taxe fédérale proposée sur les produits et services est l'un des facteurs qui aura pour effet d'accroître davantage le coût déjà élevé du transport au Yukon. Cette taxe pourrait fort bien avoir l'effet d'une taxe sur la distance des mouvements de marchandises et de voyageurs et, par conséquent, aggraver les problèmes actuels d'éloignement.

En ce qui concerne les services de transport de voyageurs vers les communautés éloignées, on estime que le financement de ces services exigera, dans un avenir prévisible, l'apport de subventions gouvernementales pour supporter les coûts d'aménagement et d'exploitation de l'infrastructure.

Comme fondement à l'élaboration d'une politique nationale sur le transport des voyageurs, il est nécessaire d'effectuer une analyse approfondie des dépenses publiques consacrées à l'infrastructure nationale des transports, des subventions de fonctionnement relatives à tous les modes de transport et des recettes provenant du transport des voyageurs.

Le gouvernement du Yukon souhaite, par le biais de ce mémoire, faire part à la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada de ses préoccupations concernant le réseau national de transport de voyageurs et les besoins du Yukon.

Les origines du transport collectif de voyageurs au Yukon remontent au 19^e siècle. À l'époque de la ruée vers l'or, plus précisément au début du siècle présent, les mouvements de personnes et de marchandises étaient assurés au moyen d'un véritable réseau multimodal de transport maritime, ferroviaire, fluvial et routier, depuis des ports en eaux de marée jusqu'à un monde de montagnes escarpées et de rivières plongeant dans des vallées profondes. Whitehorse doit son existence au fait que les rapides de Whitehorse empêchaient les bateaux de naviguer plus loin en amont sur le fleuve Yukon. C'est ainsi que le terminus du nord de la célèbre ligne de chemin de fer White Pass-Yukon fut établi aux chantiers maritimes de Whitehorse.

Aujourd'hui, près d'un siècle plus tard, le transport des voyageurs demeure un important élément de l'économie du Yukon. Plus d'un tiers de million de personnes se rendent au Yukon chaque année, dont 84 p. 100 voyagent par la route et 16 p. 100 par avion. On prévoit que cet écart se maintiendra dans un avenir prévisible, et ce, bien au delà de l'an 2000. Compte tenu de la population relativement faible du Yukon, soit 30 000 personnes, le taux de mouvements de voyageurs par habitant y est très élevé; par ailleurs, le transport de voyageurs représente une activité importante qui est essentielle aux industries touristique et minière du territoire.

L'infrastructure de transport routier et aérien du Yukon est relativement bien établie et son réseau de routes entretenues, au prorata de sa population, est l'un des plus longs au Canada. Toutes les communautés du Yukon, sauf Old Crow, sont accessibles par la route. Ce vaste réseau offre le seul accès routier à l'État de l'Alaska, via la route de l'Alaska, et au bassin nord du fleuve MacKenzie et à la mer de Beaufort, via la route du Klondike et la route Dempster (la seule route publique de l'Amérique du Nord qui traverse le cercle arctique). L'importance de ces routes sur le plan national et international est évidente lorsqu'on considère l'entente conclue en 1942 par le Canada et les États-Unis pour la construction de la route de l'Alaska, ainsi que les vastes ressources du delta du Mackenzie et les réserves de pétrole et de gaz qui sont destinées aux marchés du Canada et des États-Unis.

Dans le cadre de l'étude sur la politique routière nationale, qui a été approuvée par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, un tronçon de 1 093 kilomètres de routes à deux voies a été intégré au réseau routier national, dont une section de 958 kilomètres qui suit la route de l'Alaska au Yukon. Le tronçon de 992 kilomètres qui relie la route du Klondike et la route Dempster au delta du Mackenzie a été inclus dans la catégorie des routes d'accès aux ressources

naturelles, lesquelles seront considérées en priorité dans le cadre de tout futur projet d'agrandissement du réseau routier national. (Nous croyons savoir que les rapports des phases I et II, qui ont été produits par le Comité directeur de l'étude sur la politique routière nationale, ont été présentés à la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada par l'Association des routes et transports du Canada.)

Étant donné que le Yukon ne possède aucun autre mode de transport de surface, la route de l'Alaska continuera d'être son lien vital avec le reste du Canada. La route de l'Alaska relève directement de la compétence du gouvernement fédéral et les fonds de capital et d'exploitation proviennent de Travaux publics Canada. Toutefois, le niveau global de financement du tronçon de cette importante route qui traverse le Yukon a diminué de façon considérable depuis 1985, comme l'indique le tableau joint à ce mémoire. Par conséquent, l'état de certaines sections de cette route s'est détérioré à tel point que la sécurité du public voyageur et le bien-être économique du territoire s'en trouvent menacés. Il est donc urgent et essentiel de rétablir l'état de la route de l'Alaska afin de la rendre conforme aux normes établies. La carte jointe en annexe à ce mémoire montre l'état du tronçon de la route de l'Alaska qui traverse la Colombie-Britannique et le Yukon. Vous constaterez qu'une reconstruction des fondations de la route est requise sur plus de 54 p. 100 de ce tronçon et que la pose d'un revêtement en béton bitumineux est nécessaire sur plus de 1 500 kilomètres. De sérieux efforts devront être déployés pour terminer ces travaux dans un délai raisonnable.

Les dépenses requises pour rendre l'état du tronçon de la route de l'Alaska qui traverse le Yukon conforme aux normes établies ont été estimées à environ 365 millions de dollars (en dollars de 1989). De plus, les coûts de réfection du tronçon de la route de l'Alaska qui se trouve en Colombie-Britannique ont été estimés à 295 millions de dollars.

Le gouvernement fédéral doit s'engager résolument à remettre en état les tronçons de la route de l'Alaska qui traversent le Yukon et la Colombie-Britannique, et ce, dans un délai raisonnable. Cela permettra d'assurer la modernisation de ce mode de transport de voyageurs et de marchandises qui revêt une très grande importance pour tout le Nord, ainsi que de maintenir un réseau sûr, fiable et efficace de transport de voyageurs et de marchandises et de contribuer à la croissance économique du Yukon.

En ce qui concerne le transport interurbain par autobus, le Yukon ne dispose présentement que de services réguliers limités de transport par autocar. Toutefois, un grand nombre d'entreprises privées offrent des voyages organisés par autocar dans tout le Yukon durant la saison touristique. L'amélioration du réseau

routier aurait pour effet d'encourager la prestation de meilleurs services réguliers et touristiques de transport par autocar, puisque cela permettrait à ce secteur de l'industrie du transport des voyageurs de réduire ses frais d'exploitation et d'offrir des services plus rapides et fiables.

Le seul chemin de fer du Yukon (la ligne White Pass-Yukon) a été mis hors service en 1982 lorsque son principal client pour le transport de marchandises a fermé ses portes. Bien que le transport de marchandises constituait la raison d'être de ce chemin de fer, des milliers de voyageurs étaient transportés chaque année sur la ligne Whitehorse-Skagway. Il s'agit d'une ligne unique de chemin de fer à voie étroite (la seule en existence au Canada) qui traverse des régions offrant de spectaculaires panoramas; de ce fait, elle offre d'énormes possibilités pour le développement continu de l'industrie touristique au Yukon. À l'heure actuelle, la société White Pass Transportation Limited y exploite un service d'excursions touristiques de Skagway jusqu'en Colombie-Britannique. En 1989, plus de 70 000 voyageurs ont été transportés sur la ligne qui relie Skagway et la Colombie-Britannique. Le prolongement de ce service jusqu'au Yukon serait avantageux pour le territoire. L'importance de ces aspects touristiques du transport des voyageurs pour le développement économique des régions du pays ne doit pas être sous-estimée.

La prestation de services efficaces de transport aérien à des tarifs concurrentiels demeure un facteur clé du transport des voyageurs au Yukon. Toutefois, le Yukon n'est que trop conscient du fait qu'il se situe à l'extrémité d'un "rayon" du réseau national de transport aérien. Par conséquent, le Yukon reconnaît à la fois les avantages de la concurrence dans le contexte d'une réduction des tarifs et d'un accroissement des niveaux de service, et des risques de bouleversement des tarifs et des services associés à une concurrence libre qui n'est pas soutenue par des coefficients d'occupation suffisants. L'introduction de nouveaux transporteurs sur le marché ne sert l'intérêt public que s'il y a un accroissement net de services fiables de transport aérien, une fois que le marché s'est adapté aux nouvelles conditions de concurrence.

En ce qui concerne le transport aérien, les résultats d'une récente étude de commercialisation réalisée par la chambre de commerce de Whitehorse, en collaboration avec l'association du tourisme du Yukon, ont démontré que plus du tiers des personnes interrogées ne voyagent pas par avion à cause des prix trop élevés du transport aérien.

La taxe fédérale proposée sur les produits et services (TPS) est l'un des facteurs qui aura pour effet d'accroître davantage le coût déjà élevé du transport dans les régions périphériques du Canada, comme le Yukon. Un rapport daté de février 1990 intitulé

"Transportation Implications of the Proposed Federal Goods and Services Tax", offre une bonne analyse des effets de la TPS sur le secteur des transports. (Nous croyons savoir qu'un exemplaire de ce rapport a été remis à la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada par l'Association des routes et transports du Canada.) La TPS aura des effets dommageables, particulièrement dans les régions périphériques du pays, en raison du maintien de la taxe d'accise fédérale sur les carburants routiers et de la taxe appliquée aux tarifs de base du transport aérien de voyageurs, puisque cela aura pour effet de transformer la TPS en une taxe sur la distance. La principale incidence fiscale sur les tarifs du transport aérien proviendra du fait que la TPS ne comporte pas de plafond.

Pour que le réseau national de transport de voyageurs puisse contribuer à bâtir le pays en stimulant la croissance économique et en contribuant au développement régional, il sera nécessaire d'établir un système intégré de transport interurbain de voyageurs.

En ce qui concerne le financement du réseau national de transport de voyageurs, il faut reconnaître que le financement des services dans les régions moins développées du pays exigera, dans un avenir prévisible, l'apport de subventions gouvernementales élevées pour supporter les coûts d'aménagement, d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure. Toutefois, dans le contexte national, la question de savoir "quelles devraient être les responsabilités respectives des divers paliers de gouvernement et du secteur privé à l'égard de l'aménagement et de l'exploitation du réseau national de transport de voyageurs" ne pourra être résolue que par une analyse approfondie des dépenses publiques consacrées à l'infrastructure existante et des subventions de fonctionnement, et par une analyse des recettes provenant du transport des voyageurs dans chaque région du pays. Une telle analyse aidera à cerner les lacunes du réseau de transport de voyageurs et à découvrir les possibilités qu'il offre; elle pourrait également servir de fondement à l'élaboration d'une politique nationale en matière de transport de voyageurs pour le 21^e siècle. Le gouvernement du Yukon est prêt à contribuer à une telle entreprise de toutes les façons possibles.

RÉFÉRENCES

1. Bureau de la statistique, gouvernement du Yukon, Statistical Review, quatrième trimestre de 1989, avril 1990.
2. Bureau de la statistique, gouvernement du Yukon, Yukon Visitor Exit Survey 1987, Part I: Visitors to the Yukon, Basic Information.
3. Chambre de commerce du Yukon, Air Service Marketing Study, mars 1990.
4. Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière, Transportation Implications of the Proposed Federal Goods and Services Tax, Canada, février 1990.
5. Comité directeur de l'étude sur la politique routière nationale, Étude sur la politique routière du Canada, Rapport du comité directeur (Phase 1), 1988, Association des routes et transports du Canada, Ottawa, octobre 1988.
6. Comité directeur de l'étude sur la politique routière nationale, Étude sur la politique routière du Canada, Rapport du comité directeur (Phase 2), Association des routes et transports du Canada, Ottawa, novembre 1989.

ROUTE DE L'ALASKA

DÉPENSES EN CAPITAL

Année	Yukon 958 km	52 %	Colombie-Britannique 875 km	48 %
	Dépenses (en milliers de dollars)	% du total	Dépenses (en milliers de dollars)	% du total
1983-1984	11,400	39	17,800	61
1984-1985	14,200	52	13,000	48
1985-1986	14,300	53	12,500	47
1986-1987	6,300	49	6,500	51
1987-1988	1,000	7	13,900	93
1988-1989	1,800	12	13,800	88

1. Territoires du Nord-Ouest
2. ÉTAT DES TRAVAUX DE RECONSTRUCTION DE LA ROUTE DE L'ALASKA
FONDATEMENTS DE LA ROUTE SEULEMENT
Colombie-Britannique - Sections reconstruites :
Km

Yukon - Sections reconstruites :
Km
3. - Responsabilité du ministère fédéral des Travaux publics
- Responsabilité du ministère des Transports et de la
Voirie de la Colombie-Britannique
4. Légende
Sections reconstruites
Proposé
5. Mer de Beaufort
6. Alaska
7. Territoire du Yukon
8. Colombie-Britannique
9. Océan Pacifique

